

PARGAS STAD PARAISTEN KAUPUNKI

SKRÄBBÖLE (15) STADSDEL, DETALJPLAN OCH -ÄNDRING SKRÄBBÖLEN (15) KAUPUNGINOSA, ASEMAKAAVA JA -MUUTOS

Ändring av detaljplanen för del av gatuområdet Skräbbölevägen, kvarter 41 och för del av ett vattenområde i **Skräbböle (15) stadsdel** i Pargas, samt **detaljplan** för en oplanerad del av vägbanken.

Asemakaavan muuttaminen osalle Skräbbölentien katualetta, korttelille 41 sekä vesialueen osalle **Skräbbölen (15) kaupunginosassa** Paraisilla, sekä **asemakaava** tiepenkereen osalle.



BESKRIVNING MED BILAGOR
SELOSTUS SEKÄ LIITTEET

Pargas stad, Miljöavdelningen, Planläggningsenheten
Paraisten kaupunki, Ympäristöosasto, Kaavoitusyksikkö

PARGAS
SKÄRGÅRDSSTADEN



PARAINEN
SAARISTOKAUPUNKI

DETALJPLANEBSKRIVNING

1. Bas- och identifikationsuppgifter

1.1 Identifikationsuppgifter

Planarbetet omfattar en ändring av detaljplanen för:

Del av gatuområdet Skräbbölevägen, kvarter 41 och för delar av ett vattenområde i **Skräbböle (15) stadsdel i Pargas** samt

detaljplan för:

en oplanerad del av vägbanken på fastigheten 445-895-1-2029 Tervsund förbindelseväg.

Genom detaljplan och detaljplanändring bildas:

Kvarter 41 tomt 3, del av gatuområdet Skräbbölevägen, ett område för allmän väg samt en småbåtshamn i **Skräbböle (15) stadsdel i Pargas**.

Detaljplaneändringen kräver en ändring av tomtindelningen.

Planen har utarbetats på planläggningsenheten i Pargas stad.

Inledandet av planändringen har kungjorts per tidningsannons den 31.10.2019

Godkännande av planändringen:

Bygg- och miljönämnden

Bygg- och miljönämnden

Stadsstyrelsen

Stadsfullmäktige

1.2 Planområdets läge

Planområdet ligger sydväst om det stora gruvindustriområdet invid Pargas kärncentrum. Området gränsar i norr till en led för lätt trafik som angränsar ett bostadskvarter, i sydväst till ett gatuområde och en småbåtsp plats, i söder till Lillholmens bro och till övriga delar till angränsande vattenområden. Söder om planområdet ligger Stortervolandet och Lillholmens pontonbro binder samman förbindelsen mellan det detaljplanerade gatuområdet Skräbbölevägen och landsvägen Tervsundsvägen.

1.3 Planens namn och syfte

Planprojektet går under namnet:

Detaljplan och -ändring för område i Skräbböle (15) stadsdel i Pargas; förnyandet av Lillholmens bro.

Syftet med detaljplaneprojektet är att möjliggöra planerandet och byggandet av en ny bro över till Lillholmen och Tervsundsvägen och är en del av förbättringsplanerna för landsväg 12029. Det nya brofästet kommer att kräva utrymme på det detaljplanerade området och behöver därför anvisas ett område för allmän väg för att kunna förverkligas.

1.4 Förteckning över bilagorna till beskrivningen

Bilaga 1: Planområdets läge

Bilaga 2: Utdrag ur landskapsplanen

Bilaga 3: Utdrag ur generalplanen

Bilaga 4: Utdrag ur gällande detaljplan

Bilaga 5: Fotografier från området

Bilaga 6: Program för deltagande och bedömning

Bilaga 7: Mötes PM från inledande myndighetssamråd

Bilaga 8: Markägoförhållanden

Bilaga 9: Detaljplanen som utgår

1.5 Bakgrundsmaterial som hänvisas till i beskrivningen (inte bifogat)

- Inventering av åkergrödor, vägplanen för Lillholmens bro. Rapport sammanställd av Hanna Suominen (2019), Sitowise Oy.
- Förbättring av landsväg 12029 genom att förnya Lillholmens bro, Projektbedömning, uppgjord för närings-, trafik och miljöcentralen i Egentliga Finland, Katja Lindroos och Maija Ketola, Sitowise Oy.
- Utredningsplan; Förbättring av landsväg 12029 genom att förnya Lillholmens bro, Pargas (2017). Juha Hyvönen, Pontek Oy – Maija Ketola m.fl., Sito Oy - Rami Karell, Pasram Oy och Risto Hakkarainen, Etteplan Oyj
- Vägplan 2019 (förslag som varit till påseende); Förbättring av landsväg 12029 genom att förnya Lillholmens bro, Pargas. Juhani Hyvönen, Pontek Oy – Maija Ketola, Sitowise Oy, Etteplan Oyj och Pasram Oy på uddrag av NTM-centralen i Egentliga Finland

3. Utgångsläge

3.1 Utredning om förhållandena i planeringsområdet

På området för detaljplanen och -ändringen finns en större privat småbåtshamn, Sjöräddningssällskapets hemmahamn samt sista ändan av Skräbbölevägen kantad av en av stadens småbåtsbryggor. Lillholmens klaffbro från år 1982 som ligger mellan Skräbbölevägen och landsväg 12029, Tervsundsvägen, binder samman stadens centrum med Stortervolandet. Genom planområdet löper kraftledningen Pargas – Gunnarsnäs (110 kV) som också har en av sina stolpar i södra hörnet av Gullkrona kryssarklubbs hamnområde.

3.1.1 Allmän beskrivning av området (bilaga 1 och 5)

Planområdet som ligger i södra delarna av stadens detaljplanerade områden omfattar kvarter 41 med sina två tomter som betjänar privat hamnverksamhet för småbåtar samt sjöräddningsverksamhet. Till övriga delar utgörs planområdet av gatuområdet Skräbbölevägen. Planområdet ligger invid ett tätt bebyggt småhusområde i en lummig och havsnära miljö. Nordväst om planområdet ligger ett omfattande gruv- och industriområde med tillhörande frakthamnsverksamhet. Söder om planområdet ligger ön Lillholmen som är betjänar stadens invånare både som rekreativområde med badstrand och som plats för kulturverksamhet med sommar-teaterföreställningar som ordnas i den gamla danspaviljongen på området.

3.1.2 Naturmiljön

Naturförhållandena på vägbanken och vid broområdet har utretts 2016 i samband med uppgörandet av utredningsplanen för förnyandet av bron. I utredningen konstateras att vägbanken är stenig och knapp på vegetation. Längs Skräbbölevägen, bakom de långa båtskjulen växer lövträd på rad, och i norra delen av den privata småbåtshamnen finns ett litet trädbevuxet grönområde. Längs stranden invid Sjöräddningssällskapets verksamhetsutrymme växer vass. Endast en liten del av planområdet omfattar vattenområden. Planändringen leder till att en del av vattenområden som i den ikraftvarande planen är anvisade för gatuområdet anvisas i enlighet med den egentliga användningen till vattenområden. Undervattensmiljön på detaljplanområdet påverkas därför ytterst marginellt av ändringen detaljplanändringen.

I och med att strandområdena vid bl.a. vägbanken och bron är sådana att de lämpar sig som livsmiljö för åkergrödan har man vid uppgörande av utredningsplanen för bron inventerat eventuell förekomst av åkergrödor på området. Inventering utfördes både våren 2017 och senare på nytt våren 2019. Inga åkergrödor påträffades på området.

3.1.3 Den byggda miljön

Samhällsstruktur:

Planområdet ligger direkt invid ett småhusområde i utkanten av stadens centrum och norr om Stortervolandet som är glesbebyggt. På planområdet och väster om planområdet finns småbåtshamnar och nordväst om planområdet ligger ett större gruv- och industriområde med tillhörande frakthamnar. På planområdet finns flera båtskjul, ett mastskjul, samt diverse andra ekonomibyggnader. På det privata hamnområdet finns dessutom en verksamhetsbyggnad per tomt. Den på Gullkrona kryssarklubbs tomt är en gammal, skyddad byggnad medan den på Sjöräddningssällskapet tomt, den s.k. Antintupa är relativt ny.

Stads- och tätortsbild:

Området utgör ett randområde till ett tätt bebyggt område för egnahemsboende. De invidliggande bostadskvarteren är kvarter för egnahemshus där byggnadsbeståndet är från olika tider, men de närmaste bostadsbyggnaderna är främst från slutet av 1800-talet och början av 1900-talet. Norr om planområdet ligger ett stort industri- och gruvområde med tillhörande frakthamnar. En betydande kraftlinje går genom planområdet.

Boende:

På planområdet finns inga bostäder.

Service:

Planområdet stödjer sig på tjänsterna i centrum som ligger ca.3 km ifrån. På planområdet finns bara privat och kommunal småbåtshamnsverksamhet. Ungefär 100 meter från planområdets norra gräns ligger en grundskola för klasser från 1 - 6.

Rekreation:

På planområdet finns inga egentliga rekreativområden, men söder om planområdet ligger ön Lillholmen som är ett allmänt rekreativområde med badstrand och med utrymmen för sommar-teater. Invid Lillholmens bro utövas aktivt fritidsfiske, främst i form av mete från vägbanken, landsvägen och från de statiska delarna av klaffbrons konstruktioner.

Trafik:

Fordonstrafiken på själva planområdet löper längs Skräbbölevägen och främst vidare mot centrum eller i motsatt riktning ut mot landsbygden längs Tervsundsvägen (landsväg 12029). Enligt utvecklingsplanen för landsväg 12029 är den genomsnittliga trafikmängden på landsvägen och en bit in längs Skräbbölevägen ca. 1000 fordon per dygn, av vilka ca 3 % är tung trafik (motsvarande siffror i vägplanen 1020 fordon, 4% tung trafik, 2018). På planområdet finns för tillfället ingen byggd led för gång- och cykeltrafik, utan den utbyggda leden för lätt trafik norr om planområdet slutar ungefär vid gränsen till planområdet i ett övergångsställe mot Ringvägen utan en naturlig fortsättning längs den återstående, södra delen av Skräbbölevägen. Området har inga allmänna parkeringsplatser anvisade.

Kring planområdet förekommer rikligt med båttrafik främst under fritidsbåtssäsongen och under seglingssäsongen öppnas klaffbron ca 3300 gånger, i snitt ca. 20 gånger per dag. När klaffen är stängd kan endast mindre båtar ta sig igenom på grund av att den fria höjden då bara är 1,7 m.

Den byggda kulturmiljön och fornminnen:

Planområdet ligger så gott som till sin helhet inom ett område av en byggd kulturmiljö av riksintresse (RKY, "Kalkbrott vid Åbolands kust och Pargas kalkfabrik"). På den privata småbåtshamnens område finns tre mindre byggnader som i den ikraftvarande detaljplanen är försedda med skydds-beteckningar. På området finns inga kända fornminnen. Vid uppgörande av utredningsplan för den planerade bron har havsbotten kring området undersökts med hjälp av radarskanning. I närheten ligger sammanlagt fyra undervattensvrak, men på vattenområdena inom planområdet ligger inga vrak.

Teknisk service:

På området finns stadens vatten- och avloppsnät, gatuområden och området är kopplat till elnätet.

Specialverksamhet:

Genom planområdet löper en 110 kV kraftledning med tillhörande faro- och skyddsområde och en av dess stolpar står inne på den privata småbåtshamnens område. Planområdet ligger inom en konsultationszon baserat på Seveso III-direktivet på grund av den närliggande industri- och gruvverksamheten.

3.1.4 Markägareförhållandena

Planområdet ägs till största delarna av Gullkrona kryssarklubb r.f. och Sjöräddningssällskapet. Finska staten äger ungefär hälften av det nuvarande gatuområdet medan staden och ett närliggande industriföretag äger de återstående delarna.

3.2 Planeringssituation

3.2.1 Planer, beslut och utredningar som berör planområdet

Landskapsplanen (bilaga 2)

I landskapsplanen som fastställdes 20.3.2013 och etapplandskapsplanen för tätorternas markanvändning, service och trafik som godkändes 11.6.2018 anges följande beteckningar och bestämmelser för området:

- A "Område för tätortsfunktioner"
- sv "Skydds- eller konsultationszon"
- sra "Betydande helhet/grupp/område i den byggda miljön"
- z "Högspänningslinje"
- Riktgivande friluftsled

I Egentliga Finlands etapplandskapsplan för naturvärden och -resurser som är under arbete anges inga nya bestämmelser för planområdet. Bara innehållet av sådana bestämmelser som redan finns med i den ovannämnda sammanställningen av landskapsplanerna. Gränsningen av konsultationszonen som grundar sig på Seveso III-direktivet är aningen justerad enligt läget år 2019.

Generalplanen (bilaga 3)

I delgeneralplanen för centrumregionen som fastställdes av miljöcentralen 20.6.1995 anges följande beteckningar och bestämmelser för området:

- AP "Område för fristående bostäder"
- LVy-1 "Båthamn, privat eller samfällad"
- LVk "Båthamn, besutten av stat, stad eller samfund"
- sr "Delområde där miljön bevaras"
- z "Elektrisk ledning"

- Huvudled för lätt trafik
- Matarled

Detaljplan (bilaga 4)

För området gäller delvist detaljplan som fastställdes 20.6.1984 och delvis detaljplan som godkändes 16.3.2004. Området anvisas delvis som gatuområde för Skräbbölevägen och delvis som kvartersområde för småbåtshamn.

Byggnadsordning

Pargas stadsfullmäktige godkände revideringen av byggnadsordningen för Pargas stad 20.9.2016.

Beslut och planer

- Sommaren 2016; NTM-centralen börjar utarbeta en utredningsplan för förbättring av landsväg 12029 genom förnyandet av Lillholmens bro
- Utredningsplanen godkänd 17.12.2018
- Uppgörande av vägplan inleds våren 2019
- Vägplanen framlagd 9.10-8.11.2019

Baskarta

Baskartan är i skalan 1:1000 och den fyller de krav som ställs på detaljplanekartor i förordningen 1284/1999. Baskartan är upprättad och kompletterad av stadens mättningsbyrå.

4. Olika skeden i planeringen av detaljplanen

4.1 Planeringsstart och beslut som gäller denna

En ändring av detaljplanen har blivit aktuell i och med NTM-centralens utredningsplan som granskat alternativa lösningar för att förnya den gamla klaffbron som är i dålig kondition. Den valda lösningen och vägplanen som utarbetats utifrån den kräver att detaljplanen ändras så att det område som behövs på det detaljplanerade området för byggande av bron och dess konstruktioner ändras till område för allmän väg. Man har som mål att komma igång med byggandet av den nya bron så fort som möjligt.

4.3 Deltagande och samarbete

4.3.1 Intressenter

Intressenter är markägare på planändringsområdet samt invånare i närområdet, de som har besittningsrätt i området, samfund, företagare och övriga instanser vars boende, arbete eller övriga förhållanden i hög grad kan påverkas av planen samt stadens olika förvaltningar och övriga myndigheter.

4.3.2 Anhängiggörande

Detaljplaneändringen inleddes genom att ett meddelande om inledning av planändringen publicerades i Pargas Kungörelser 31.10.2019.

4.3.3 Deltagande och växelverkan (bilaga 6 och 7)

Växelverkan har genomförts enligt programmet för deltagande och bedömning. Intressenterna har beretts tillfälle att stå i kontakt med planläggaren under utkastskedet. Ett inledande myndighetssamråd har hållits den 15.11.2019. och Caruna Oy har 7.11.2019 givit utlåtande gällande det inledda planprojektet, var de i korthet konstaterar att de har en kraftledning (110 kV) som löper genom planområdet och att det i planen ska anvisas tillbörligt område för ledningen. Vidare har Caruna Oy preciserat hur och var man kan bygga i ledningens närhet samt att eventuella behövliga flytt av ledningar och transformatorer utförs av Caruna och bekostas av den som beställer åtgärden. De önskar dessutom ha möjlighet att avge utlåtande även i de kommande skedena av planeringen när planerna preciserats.

I samband med uppgörande av vägplanen för förnyande av Lillholmens bro har Egentliga Finlands NTM-central ordnat ett infotillfälle i mars 2019 var man har presenterat utkastet till vägplan. Vid tillfället har allmänheten haft möjlighet att ställa frågor och diskutera projektet samt haft möjlighet att påverka de lösningar som lagts fram.

Vid utkastskedet för detaljplanprojektet har det först diskussioner både med stadens samhällstekniska enhet och med Gullkrona Kryssarklubbs representant om de olika alternativa trafiklösningarna och utrymmet de kräver kring stadens nuvarande gatuområde. Vidare har de berörda myndigheternas utlåtanden begärts om ett preliminärt planförslag med tillhörande material och utifrån dessa utlåtanden har förslaget delvis justerats innan det förts vidare till bygg- och miljönämnden för att läggas offentligt till påseende.

Intressenterna bereds tillfälle att framföra åsikter om förslaget under den tid förslaget är framlagt offentligt. Bygg- och miljönämnden beslutar om att lägga planförslaget offentligt fram till påseende. Om påseendet meddelas per e-post till markägarna på området samt genom kungörelse i ettdera Pargas Kungörelser eller i Åbo Underrättelser och Turun Sanomat. Vid påseendet begärs utlåtanden om planförslaget av tidigare nämnda myndigheter. Planläggaren har förhandlat om planeringsprinciperna med de olika förvaltningarna inom staden under arbetets gång.

4.4 Mål för detaljplanen

Målet för planändringen är att möjliggöra förnyandet av Lillholmens bro samt att anvisa gatuområdet så att det möjliggör en naturlig fortsättning på leden för gång- och cykeltrafik som går längs Skräbbölevägen norr om planområdet.

5. Redogörelse för detaljplanen

5.1 Planens struktur

Planlösningen baserar sig helt på hur man på bästa möjliga sätt möjliggör en fungerande trafikförbindelse mellan landsväg 12029 och Skräbbölevägen och hur man tryggt fogar samman denna led till de omgivande funktionerna. Området för den privata småbåtshamnen hålls för tomt 1 så långt som möjligt i samma form som i den ikraftvarande planen. Endast delar av nuvarande tomt nr. 1 ändras till gatuområde eller allmänt vägområde. På grund av området som den förnyade broförbindelsen kräver för att kunna förverkligas försvinner förutsättningarna för nuvarande tomt 2 i kvarter 41 att fungera som självständig byggplats i och med att det kvarstående området är så litet och på grund av kraftledningens faro-område utan möjlighet till byggnadsytor och byggande. En del av byggnadsrätten på den södra piren på tomt nr 1 har fördelats till en mindre separat byggnadsyta som ger möjlighet till att eventuellt avyttra en del av tomt 1 till tilläggsmark för en separat tomt.

5.1.1 Dimensionering

I den nuvarande planen finns inga bostäder anvisade och därför finns heller ingen bosättning på området. Det här ändrar inte i och med planändringen. Den totala bygggrätten på området för privat småbåtshamn minskar med 120 m² vy i och med att Sjöreddningssällskapets samlingslokal, Antintupa tillsammans med byggnadsytan anvisad i den nuvarande planen blir under den nya vägdragningen.

5.2 Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet

Området för den privata båthamnen kommer att förbli ungefär som i den nu ikraftvarande planen, med skyddsbestämmelser för några byggnader. Båthamnens nuvarande planbeteckning kompletteras med ett tillägg om det RKY-område som även omfattar det aktuella båthamnsområdet. Den största förändringen landskapsmässig är att en byggnad försvinner i och med den planerade vägdragningen för bron man har tänkt förnya, samt att den nya bron kommer att vara högre och annorlunda till sin utformning än den nuvarande.

Byggnaden som blir under vägdragningen är liten, relativt ny och sedvanlig och kan därför inte anses ha något landskapsmässiga värde. I vägplansbeskrivningen konstateras att projektet förändrar landskapsbilden men att konsekvenserna bedöms vara ringa.

Med att bredda Skräbbölevägens nuvarande gatuområde ger det möjlighet att fortsätta den gång- och cykelled på ett ändamålsenligt och naturligt sätt. Det här ger möjlighet att öka trafiksäkerheten och uppfyller landskapsplanens mål att man i noggrannare planläggning ska bestämma den riktgivande friluftsledens slutliga placering. Att ändra planen så att det är möjligt att förnya broförbindelsen mot Stortervolandet leder också till en tryggare och fram för allt en mera driftsäker lösning. Även småbåtstrafiken gynnas av den nya planerade bron i och med att den fria höjden när klaffen är stängd ökar från 1,7 m till 6 m. I vägplanen beskrivs att man har som mål att bevara landskapets nuvarande karaktär så att den förblir så naturligt som möjligt.

Naturmiljön kommer inte märkbart att påverkas av planändringen, endast mindre träd och lägre växtlighet som blir under den planerade vägdragningen kommer att försvinna. I en miljöplan som finns bifogat i materialet för den uppgjorda vägplanen anvisas att brobanken och brokon planeras förses med ordnad stenbeklädning.

5.3 Områdesreserveringar

5.3.1 Kvartersområden

Bara området för den privata småbåtshamnen anvisas som kvartersområde och på det stora hela i nästan samma utsträckning som i den ikraft varande planen.

5.3.2 Övriga områden

Ett område för allmän väg anvisas i enlighet med området som enligt vägplanen behövs för att förverkliga förnyandet av Lillholmens bro. På vägområdet anvisas de tillåtna platserna för ut- och infart samt ett område för gång- och cykelförbindelse under trafikområdet. Skräbbölevägens gatuområde breddas åt öster för att möjliggöra byggande av en fortsättning till gång- och cykelleden. På västra sidan av Skräbbölevägen anvisas ett smalt LV-område enligt redan befintlig småbåtsbrygga. För detaljplanändringens område anvisas en allmän bestämmelse som berättar att området ligger inom en konsultationszon för anläggning som orsakar miljörisk enligt Seveso III-direktivet.

5.4 Planens konsekvenser

För planområdets del är det byggande av den nya bron med tillhörande brofäste som förorsakar de mera väsentliga konsekvenserna. Dessa utgör närmast konsekvenser för trafik och i form av förändringar i landskapsbilden samt för tomt 1 i kvarter 41, Sjöräddningssällskapets fastighet, som blir under den nya vägbanken och därför kommer att hamna hitta en annan lösning för sin verksamhet. Ifall de privata aktörerna så önskar är det dock möjligt att avyttra en separat tomt bestående av det kvarstående området från tomt nr 1 och en liten del av nuvarande tomt nr 1 som kunde möjliggöra att Sjöräddningssällskapets verksamhet även i fortsättningen kan ha sin hemmahamn vid sin nuvarande brygga. Närmare bedömning av den nya bronns konsekvenser finns i vägplansbeskrivningen uppgjord av Egentliga Finlands NTM-central.

5.4.1 Konsekvenserna för den byggda miljön

I och med att det inte finns bostäder på planområdet och sådana inte heller är inplanerade i detaljplanen så sker ingen ändring i strukturen eller utvecklingen av befolkningen. En relativt ny byggnad kommer att försvinna och den planerade bron kommer att synas på längre håll i landskapet i och med att den är högre än den nuvarande. Trafikarrangemangen på området kommer att ändra vilket leder till att en grusplan invid Antintupa som fungerat som inofficiell parkeringsplats för bl.a. fritidsfiskarna och kanske också för dem som har båtplats vid stadens brygga väster om Skräbbölevägen försvinner. Staden planerar att lösa problemet med att anlägga ett område för parkering på det av staden ägda LV-området nordväst om planområdet och till lika se till att ordna en trygg gångled till bryggan längs Skräbbölevägen. Det området ingår inte i det nu aktuella planområdet.

Planen strävar till att ge möjlighet att kunna förverkliga en fortsättning på den norr om planområdet redan befintliga gång- och cykelleden så att man på ett naturligt sätt kan färdas från Skräbböle ut mot Lillholmen och Stortervo. Det här skulle öka trafiksäkerheten på området.

6. Genomförande av detaljplanen

6.2 Genomförande och tidsplanering

Tidtabellen för genomförandet av detaljplanen är främst beroende av tidtabellen för byggande av den nya broförbindelsen. Innan dess förutsätts att eventuella markbyten, markförvärv och inlösningar är verkställda. Enligt NTM-centralen och statens trafikverk VÄYLÄ planer har man som målsättning att vara redo att genomföra projektet 2021.

Staden räknar med att kunna budgetera medel för byggande av fortsättningen till cykel- och gångleden samt anläggande av ny parkeringsplats (utanför det aktuella planområdet) med eventuella tillhörande konstruktioner i 2021 - 2022 års budgeter.

Bilagor

Blankett för uppföljning av detaljplanen

Pargas 20.1.2020, kompletterad 9.3.2020

Planläggningsenheten

Pargas stad, miljöavdelningen



Planområdet
Kaava-alue



**SAMMANSTÄLLNING AV LANDSKAPSPLANERNA I
EGENTLIGA FINLAND
VARISINAIS-SUOMEN MAAKUNTAKEAVAOJEN
YHDISTELMÄ**

Innefattar:

- **Lojoregionens, Åboregions kranskommuner, Åbolands och Vakka-Suomis landskapsplaner** (godkänd 13.12.2010, fastställd 20.3.2013)
- **Ettaplandskapsplanen för tätorternas markanvändning, service och trafik** (godkänd i landskapsfullmäktige 11.6.2018)

Käsittää:

- **Loimaan seudun, Turunseudun kehyskuntien, Turunmaan ja Vakka-Suomen maakuntakeava** (hyväksytty 13.12.2010, vahvistettu 20.3.2013)
- **Taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakeava** (hyväksytty maakuntavaltuustossa 11.6.2018)

Planområdet
Kaava-alue

A

Område för tätortsfunktioner.

Betydande områden på riks-, landskaps- eller regionnivå för boende och andra tätortsfunktioner.

Taajamatoimintojen alue.

Valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävä asumisen ja muiden taajamatoimintojen alueet.

SV

Skydds- eller konsultationszon

För anläggningar som tillverkar eller lagrar farliga kemikalier har definierats en konsultationszon enligt situationen år 2016 baserat på Seveso III-direktivet

Suoja- tai konsultointivyöhyke

Vaarallisia kemikaaleja valmistaville laitoksille on määritelty Seveso III-direktiivin perustuva vuoden 2016 tilanteen mukainen konsultointivyöhyke

sra 1606

Betydande helhet/grupp/område i den byggda miljön

På riks-, landskaps- eller regionnivå betydande byggda miljöer som ska värdas.

Merkittävä rakennetun ympäristön kokonaisuus/ -ryhmä/ -alue

Valtakunnallisesti-, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävät vaalittavat rakennetut ympäristöt.

Z

Högsämningslinje**Suurjännitelinja**

● ● ● ●

Riktgivande friluftsled

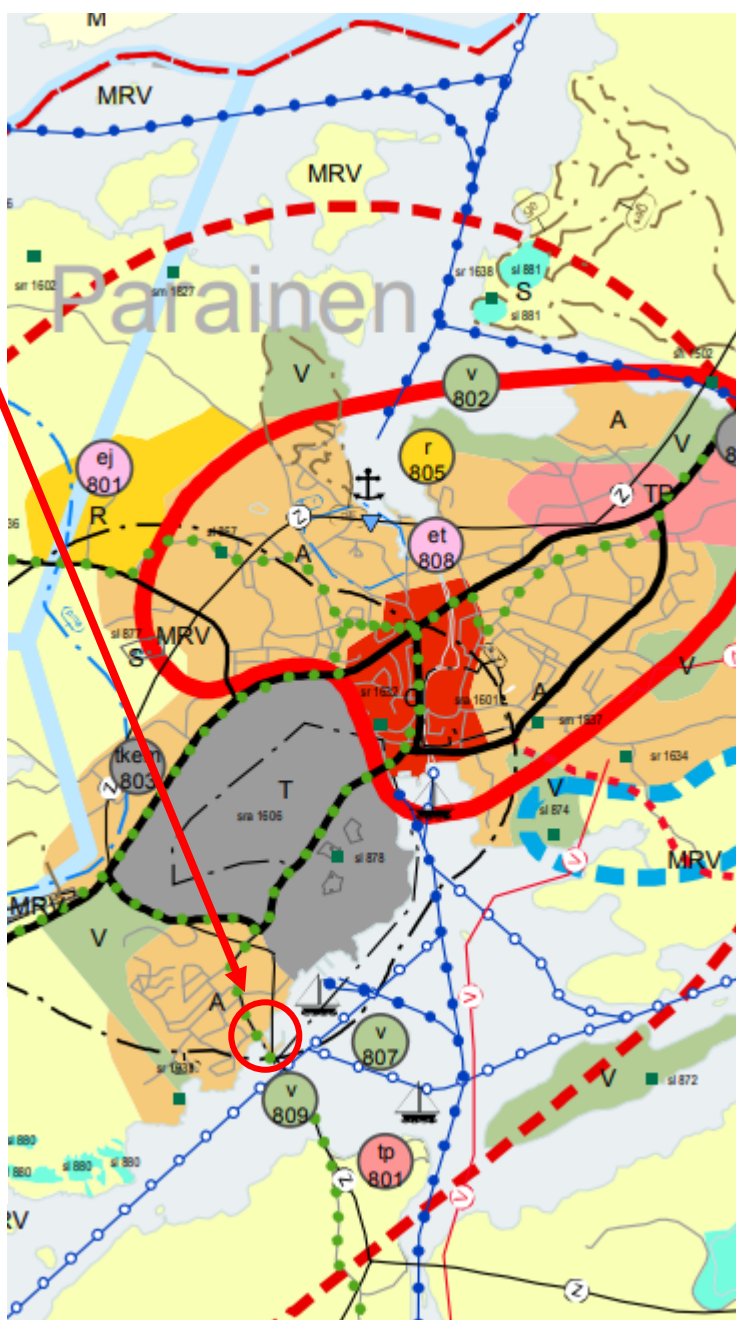
Vid den noggrannare planläggningen av markanvändningen ska ledens slutliga placering anvisas.

Ohjeellinen ulkoilureitti


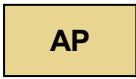
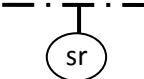
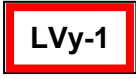




Tarkemmassa maankäytön suunnittelussa tulee osoittaa reitin lopullinen sijainti.

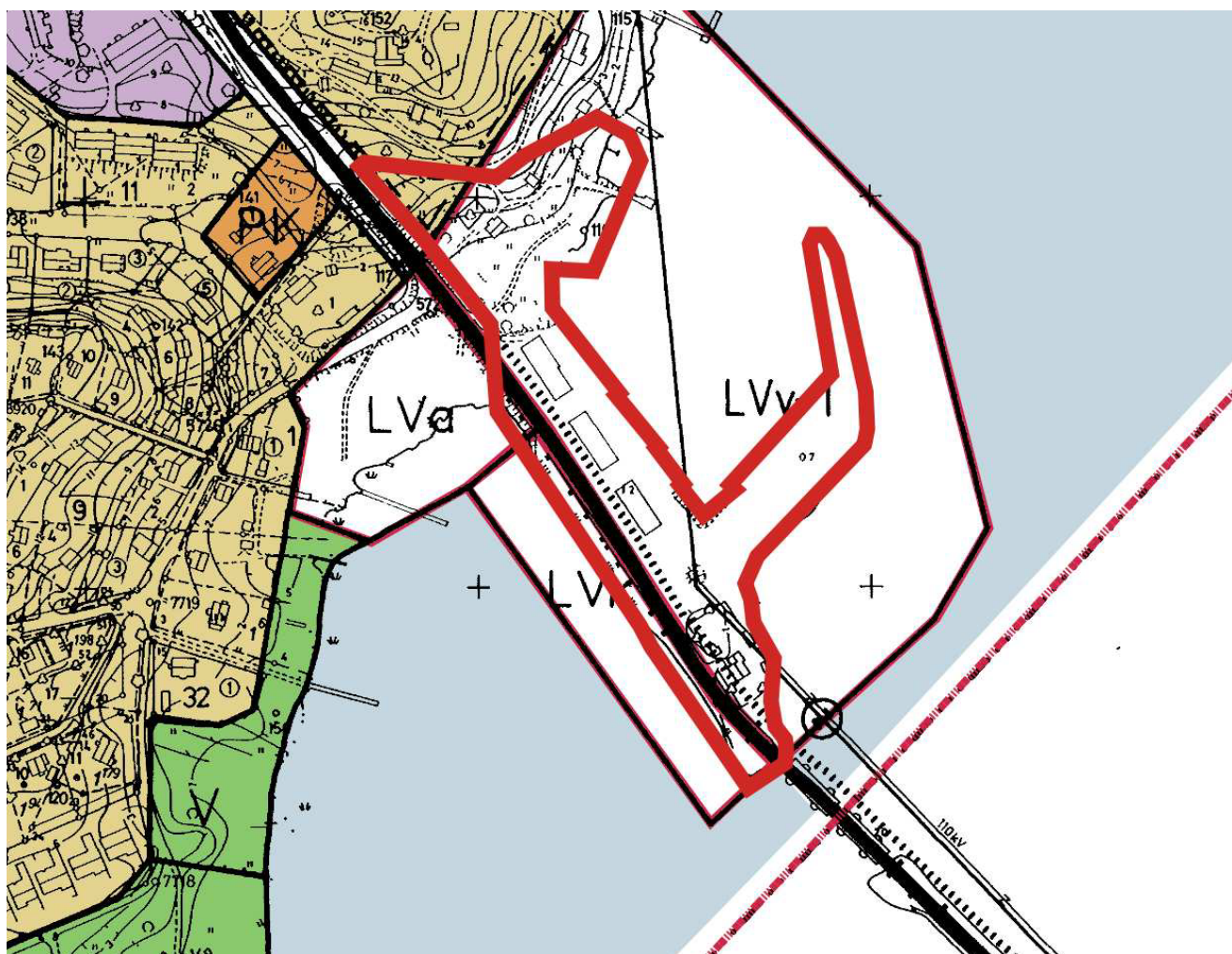


Område för strategisk utveckling som stöder sig på skärgårdens Ringväg Saariston Rengastiehen tukeutuva kehittämisvyöhyke



UTDRAG UR DELGENERALPLAN FÖR CENTRUM REGIONEN
OTE KESKUSTASEUDUN OSAYLEISKAAVASTA
Fastställd 20.6.1995
Vahvistettu 20.6.1995

	Planområdet Kaava-alue		
	AP Område för fristående bostäder Erillispientalovaltainen asuntoalue		Delområde där miljön bevaras. Alueen osa, jolla ympäristö säilytetään.
	LVy-1 Båthamn Området utgör en privat båthamn eller en båthamn som tillhör delägarna i samfällda området. Vinterförvaring av båtar tillåts på området. Venesatama-alue Alue on yksityinen tai yhteisalueosakkaiden venesatama. Alueella on sallittu myös veneiden		Matarled Kokoojaväylä
			Huvudled för lätt trafik Kevyen liikenteen pääreitti
			Elektrisk ledning Sähkölinja
	LVk Båthamn Området utgör en allmän båthamn som är avsedd att besittas av stat, stad eller samfund. Venesatama-alue Alue on valtion, kaupungin tai yhteisöjen hallintaan tarkoitettu yleinen venesatama.		



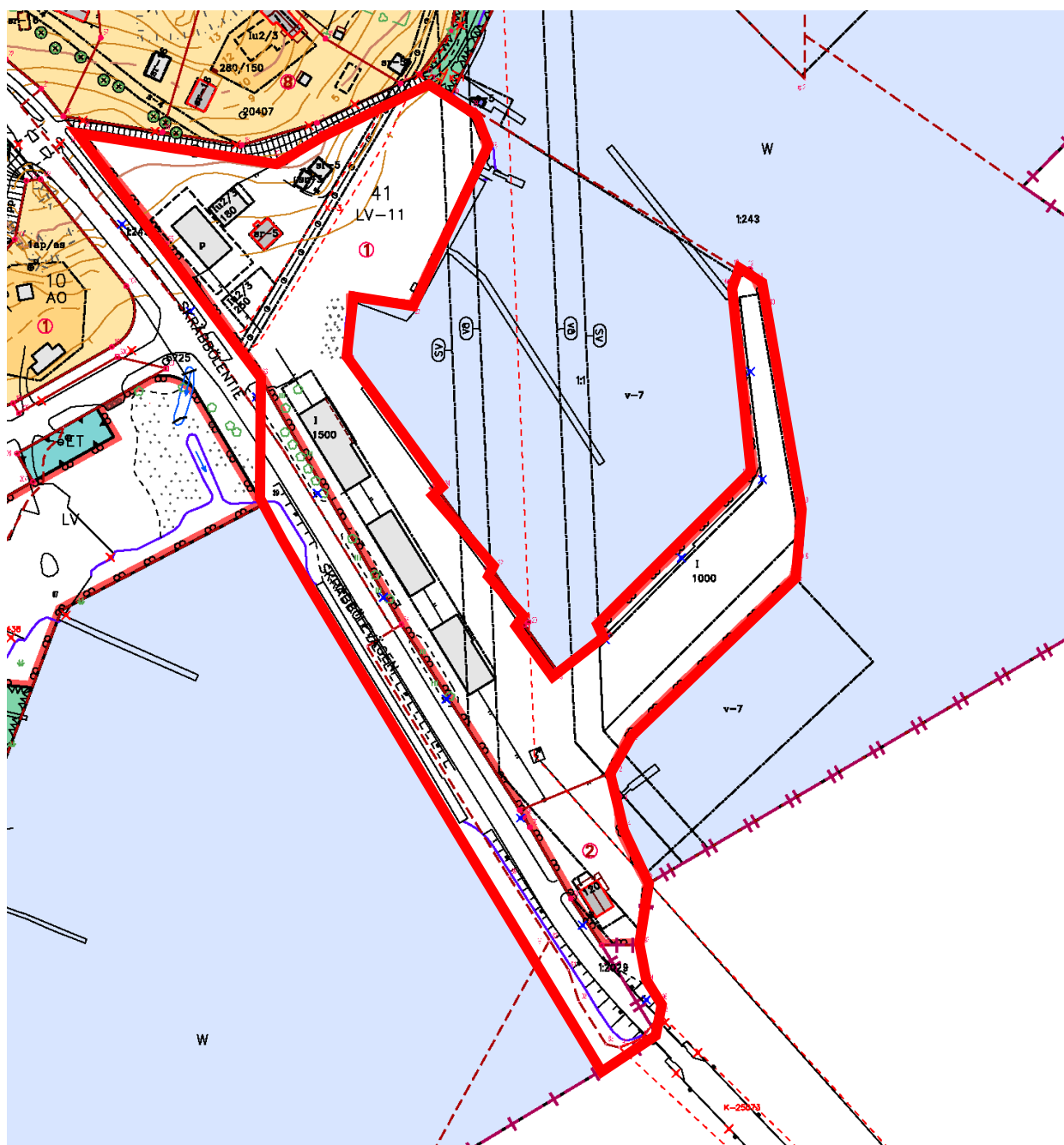
UTDRAG UR AJOURVARANDE DETALJPLAN
OTE AJANTASA-ASEMAKAAVASTA

— Planområdet
Kaava-alue

På området gällande detaljplanebestämmelser:
Alueella voimassa olevat asemakaavamääräykset:

LV-11

**Kvartersområde för småbåtshamn
Venesataman korttelialue**



FOTOGRAFIER FRÅN PLANOMRÅDET
VALOKUVIA KAAVA-ALUEESTA



Vy söderut längs båtskjulen invid Skrabbölevägen.
Näkymä etelään Skrabbölentien varressa olevista venevajoista.



Vy norrut längs båtskjulen invid Skrabbölevägen.
Näkymä pohjoiseen Skrabbölentien varressa olevista venevajoista.



Vy mot den nuvarande pontonbron som ska förnyas.
Näkymä nykyisen, uusittavan ponttonisillan suuntaan.



Vy över planområdet sett från stranden nordväst om
Skrabbölevägen.
Näkymä kaava-alueesta katsottuna Skrabbölentien
kaakkoispuolella olevasta rannasta.



Vy söderut längs Skrabbölevägen
Näkymä etelään Skrabbölientiestä.



Sjöräddningssällskapets stuga och hemmahamn nordost
om bron.
Sillan koillispuolella oleva Meripelastusseuran tupa ja
kotisatama.



Stadens båtplatser invid Skrabbölevägen
Skrabbölientien varressa olevat kaupungin venepaikat



Sjöräddningssällskapets stuga med omgivning från norr.
Meripelastusseuran tupa ympäristöineen pohjoisesta.



Vy över den privata småbåtshamnen.
Näkymä yksityisestä pienvenesatamasta.



En av infarterna till den privata småbåtshamnen.
Yksi yksityisen pienvenesataman sisäänajoista.

PROGRAM FÖR DELTAGANDE OCH BEDÖMNING OSALLISTUMIS- JA ARVIINTISUUNNITELMA

Ändring av detaljplanen för del av gatuområdet Skräbbölevägen, kvarter 41 samt för delar av ett vattenområde i Skräbböle (15) stadsdel och detaljplan för en del av vägbanken; förnyandet av Lillholmens bro

Programmet för deltagande och bedömning preciseras under planarbetets gång.

1. Planläggningsområdet

Detaljplanen och -ändringen gäller tomterna 1 och 2 i kvarter 41 samt del av Skräbbölevägens gatuområde och delar av ett vattenområde i Skräbböle stadsdel samt en liten del av vägbanken invid det nuvarande brofästet. Området som planläggs ligger sydväst om det stora gruvindustriområdet invid Pargas kärn centrum. Området gränsar i norr till en led för lätt trafik som angränsar ett bostadskvarter, i sydväst till ett gatuområde och en småbåtsplats, i söder till Lillholmens bro och till övriga delar till angränsande vattenområden. Planområdet ligger på området av en byggd kulturmiljö av riksintresse (RKY) samt inom en konsultationszon baserat på Seveso III-direktivet.

2. Målsättningen med planläggningen

Målet med detaljplanen och -ändringen är att möjliggöra planerandet och byggandet av en ny bro över till Lillholmen. Planeringen påbörjas på NTM-centralens initiativ som en del av förbättringsplanerna för landsväg 12029. Målsättningen är att ändra en del av Skräbbölevägens gatuområde och delar av tomterna 1 och 2 i kvarter till trafikområde som behövs för att bygga den nya bron.

3. Intressenter

Intressenter i planprojektet är markägarna och invånarna samt företagen och samfunden på planläggningsområdet och i grannskapet, stadens olika förvaltningsenheter, Egentliga Finlands NTM-central, Egentliga Finlands landskapsmuseum, Säkerhets- och kemikalieverket (Tukes), vattentjänstverket samt el- och telefonbolagen.

4. Hur kan intressenterna delta i planeringen

Planprojektet ingår i stadens planläggningsprogram för 2019 och det har meddelats per tidningsannons att ändringen inleds. Programmet för deltagande och bedömning är framlagt på stadens webbplats. Intressenterna har möjlighet att delta i planeringen under beredningskedet.

Bygg- och miljönämnden framlägger planförslaget offentligt. Framläggandet av planförslaget kommer att kungöras på stadens officiella anslagstavla på stadens webbplats. Därefter godkänns planen i stadsfullmäktige.

De som har bitt om information om godkännandet under den tid planen var framlagd meddelas om att planen har godkänts. Myndigheterna informeras om att planen har godkänts samtidigt som informationen också publiceras på stadens officiella anslagstavla på webben. Likaså informeras det på stadens officiella anslagstavla på webben när planen har trätt i kraft.

5. Preliminär planeringstidtabell

Planläggningen av området inleddes med detta program för deltagande och bedömning i oktober 2019. Planförslaget blir färdigt under hösten och behandlas i bygg- och miljönämnden så att planförslaget kan framläggas offentligt. Därefter kan planen godkännas i stadsfullmäktige på våren 2020. Staden kungör att den nya planen har trätt i kraft.

6. Kontaktperson

Som kontaktperson fungerar planläggare Charlotte Koivisto på Pargas stads planläggningsenhet, tfn 040 488 5906

7. Samråd med myndigheterna

Vid behov ordnas myndighetssamråd under arbetets gång.

8. Bedömning av planens konsekvenser

Miljökonsekvenserna ska utredas i behövlig omfattning när en plan utarbetas. Utredningarna ska omfatta hela det område där planen kan tänkas ha väsentliga konsekvenser. Planeringen och konsekvensbedömningen baserar sig på utredningsplanen och vägplanen som uppgjorts för förnyandet av Lillholmens bro.

Asemakaavan muutos osalle Skräbbölientien katualuetta, korttelille 41 sekä vesialueen osille Skräbbölen (15) kaupunginosassa ja asemakaava penkereen osalle; Lillholmenin sillan uusiminen

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma täsmentyy kaavatyön kuluessa.

1. Kaavoitettava alue

Asemakaava ja -muutos koskee tontteja 1 ja 2 korttelissa 41 sekä osan Skräbbölientien katualueesta ja osia vesialueesta Skräbbölen kaupunginosassa sekä pienen osan nykyisen sillan viereisestä tienpenkereestä. Kaavoitettava alue on Paraisten ydinkeskustan tuntumassa olevan laajan kaivosteollisuusalueen lounaispuolella. Alue rajautuu pohjoisessa asuinkorttelia rajaavaan kevyen liikenteen väylään, luoteessa katualueeseen ja venevalkama-alueeseen, etelään Lillholmenin siltaan ja muilta osiin ympäröiviin vesialueisiin. Kaava-alue sijaitsee valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön alueella (RKY) sekä Seveso III-direktiivin mukaisella konsultointivöhykkeellä.

2. Kaavoituksen tavoitteet

Asemakaavan ja -muutoksen tavoitteena on mahdollistaa uuden sillan suunnittelu ja rakentaminen Lillholmeniin. Muutokseen ryhdytään ELY-keskuksen aloitteesta osana maantien 12029 parannussuunnitelmia. Tavoitteena on muuttaa osa Skräbbölientien katualueesta ja osia korttelin 41 tonteista 1 ja 2 uuden sillan rakentamista varten tarvittavaksi liikennealueeksi.

3. Osalliset

Osallisina tässä kaavoprojektissa ovat suunnittelualueen ja naapuruston maanomistajat ja asukkaat, yritykset ja yhteisöt, kaupungin hallintoyksiköt, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY), Varsinais-Suomen maakuntamuseo, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes), vesihuoltolaitos ja sähkö- ja puhelin-yhtiöt.

4. Miten osalliset voivat osallistua suunnitteluun

Kaavoprojekti sisältyy kaupungin kaavoitusohjelmaan 2019 ja projektin aloittamisesta on ilmoitettu lehti-ilmoituksella.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on nähtävillä kaupungin verkkosivuilla.

Valmisteluvaiheessa osallisilla on mahdollisuus osallistua suunnitteluun.

Rakennus- ja ympäristölautakunta asettaa kaavaehdotuksen julkisesti nähtäville. Asiasta ilmoitetaan kaupungin virallisella ilmoitustaululla verkossa. Tämän jälkeen kaava hyväksytään kaupunginvaltuustossa. Vaiheesta ilmoitetaan niille, jotka ovat sitä nähtävilläoloaikana pyytäneet. Kaavan hyväksymisestä ilmoitetaan myös viranomaisille ja kaupungin virallisella ilmoitustaululla verkossa. Kaavan voimaantulosta ilmoitetaan niin ikään kaupungin virallisella ilmoitustaululla verkossa.

5. Alustava suunnitteluaiakataulu

Alueen kaavoitus aloitettiin lokakuussa 2019 osallistumis- ja arviointisuunnitelman laatimisella. Kaavaehdotus valmistuu syksyn aikana ja se käsitellään rakennus- ja ympäristölautakunnassa julkisesti nähtävälle asetettavaksi niin, että kaupunginvaltuusto voi hyväksyä kaavan keväällä 2020. Kaupunki kuuluttaa uuden kaavan voimaantulon.

6. Yhteyshenkilö

Yhteyshenkilönä toimii kaavoittaja Charlotte Koivisto Paraisten kaupungin kaavoitusyksikössä, puh. 040 488 5906

7. Viranomaisneuvottelut

Työn kuluessa järjestetään tarvittaessa viranomaisneuvotteluja.

8. Kaavan vaikutusten arviointi

Kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvittävää suunnitelman toteuttamisen ympäristövaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia. Suunnittelu ja vaikutusten arviointi perustuu laadittuihin yleis- ja tiesuunnitelmaan Lillholmenin sillan uusimiseksi.



Lillholmenin sillan asemakaavamuutos Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu 15.11.2019

Paikka: ELY-keskus

Läsnä:

Kirsti Virkki, V-S ELY

Raimo Järvinen, V-S ELY

Paula Saarento, V-S maakuntamuseo

Lauri Soini palotarkastaja, V-S aluepelastuslaitos

Aki Toivanen johtava palotarkastaja, V-S aluepelastuslaitos

Charlotte Koivisto, Paraisten kaupunki

Daniel Backman, Paraisten kaupunki

Sanna Simonen, Paraisten kaupunki

Heidi Saaristo-Levin, Paraisten kaupunki

Kokouksen avaus ja järjestäytyminen

KV avasi kokouksen. Päätettiin, että KV toimii puheenjohtajana ja HSL sihteerinä.

Hankkeen esittely ja osallistumis- ja arviointisuunnitelman läpikäynti

CK esitteli kaavahankkeen. Syy kaavan laatimiseen on Lillholmenin sillan uusiminen. ELY on pyytänyt tiesuunnitelmasta lausunnot, tiesuunnitelma ollut nähtävillä 9.10-8.11.2019. Tavoitteena on, että asemakaavamuutos voidaan hyväksyä ja saada voimaan kesään 2020 mennessä. Kaavahanke ja erityisesti hankkeen vaikutusten arviointi tukeutuu aineistoon, joka on laadittu sillan yleissuunnittelun ja tiesuunnittelun yhteydessä.

Kaava-alueella on voimassa eri aikoina hyväksytyjä kaavoja; kaksi asemakaavaa ja pieni alue yleiskaavaa.

Aluetta koskevat seuraavat maakuntakaavamerkinnot: A-alue, Seveso-konsultointivyöhyke, RKY-alue, suurjännitelinja ja ohjeellinen ulkoilureitti, eli kaavassa tulisi osoittaa ulkoilureitin lopullinen sijainti.

Asemakaavassa on kolme suojeltua rakennusta alueen pohjoisosassa. Pohjoisosa on mukana asemakaavamuutoksessa, koska osa siitä muuttuu maantien alueeksi. Suojeltuihin rakennuksiin ei kohdistu muutospaineita.

Merkittävä muutos on, että Meripelastajat ry:n toimitila Antintupa joudutaan purkamaan uuden sillan tieltä. Kohta on myös suurjännitelinjan suoja-alueita. RJ totesi, että Antintuvan alue on aiemmin ollut valtion omistuksessa ja myyty yhdistykselle, mutta nyt alue rakennuksineen joudutaan lunastamaan takaisin valtiolle.

Kaavahankkeen yhdeksi tavoitteeksi on asetettu yhtenäisen kevyenliikenteen väylän toteuttaminen. Asiasta on neuvoteltu venesatama-alueen omistaman Gullkrona Kryssarklubbin kanssa. Vaihtoehtoja nykyisen väylän jatkamiseksi on kaksi. Ve 1 jatkuu suorana sillalle ja ve 2 jatkuu lähempänä venesäilytyshalleja säästäten olemassa olevaa puustoa. Veneiden siirtelyä varten on tärkeää säilyttää mahdollisuus päästä halleihin väylän yli.

CK esitteli alustavia vaihtoehtoisia kaavaluonnoksia, joissa maantiealueen leveys vaihtelee hieman. Ratkaisevaa on esimerkiksi, miten saavutetaan sillan länsipuolella olevat venepaikat; onko tienvarsipysäköinti mahdollinen vai tarvitaanko johonkin pysäköintialue? Myös Antintuvan edustalla on ollut pysäköintimahdollisuus, joka nyt poistuu. Asemakaavassa tulee ratkaistavaksi mihin kohtaan merkitään tarvittavat liittymät. RJ totesi, että lopullisesti asia ratkeaa vasta rakennussuunnitteluvaiheessa, mutta on mahdollista, ettei ainakaan tievarsipysäköintiä sallita.

Kaavaluonnos

CK esitteli alustavat kaavamääräykset, jotka vastaavat käytössä olevia:

LV-11 Venesataman korttelialue
sr-5 Suojeltava rakennus

Sr-5 merkinnän määräys sisältää lauseen ”rakennusta ei saa purkaa ilman pakottavaa syytä”, mutta KV ja PS ehdottivat, että ”ilman pakottavaa syytä”-osa poistetaan, sillä tällaista määräystä ei enää käytetä. Lisäksi SS toi esiin huolensa määräyksen liian laajasta tulkinnanvaraisuudesta. Sovittiin, että kaupunki tarkistaa, mikä olisi sopivin ja tarkoituksenmukaisin määräys. Tämänkin määräyksen kohdalla pyritään selkeyteen.

Caruna Oy antanut lausuntonsa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (liitteenä).

Viranomaisten puheenvuorot

RJ/V-S ELY totesi, että avoimia kysymyksiä on joitakin, esim. miten tien länsipuolinen liittymä merkitään. Lisäksi sillan ali on tiesuunnitelmassa osoitettu polkuyhteys. Yleensä tällainen polku ei tule osaksi maantietä. Yhteyttä varten olisi tarkoituksenmukaista osoittaa asemakaavassa alikulun merkintä. Lisäksi RJ esitti, että LT-alueen määräys nykyaikaistetaan muotoon ”Maantien alue”.

AT/pelastuslaitos totesi, että kaava-alue sijaitsee Seveso-3 -konsultointivyöhykkeellä koska teollisuusalueella on räjähdettäviä aineita. Tästä syystä kaavahankkeesta on tarpeen pyytää TUKES:n lausunto.

PS/V-S maakuntamuseo totesi, että on hyvä, että sr-5 suojelumerkintä säilyy. Lisäksi todettiin, että alueella on yleissuunnittelun yhteydessä selvitetty vedenalainen arkeologia eikä siltahankkeen ole katsottu vaarantavan läheisyydessä olevia hylkyjä.

KV esitti lopuksi, että osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan lisättäisiin otteet nykyisin voimassa olevista kaavoista sekä maininta siitä, mihin sillan yleissuunnittelun aikana laadittuihin selvityksiin kaavahanke nojautuu. Lisäksi viranomaiset toivovat, että kaupunki pyytää aineistosta lausunnot ennen kaavaehdotuksen asettamista nähtäville, koska hankkeen on tarkoitus edetä valmisteluvaiheesta suoraan kaavaehdotusvaiheeseen.

Lopuksi keskusteltiin vuorovaikutuksen toteuttamisesta ja todettiin, että tiesuunnittelun yhteydessä hankkeesta järjestettiin lukuisia tilaisuuksia. Keskusteltiin myös sillan rakentamisaikaisista järjestelyistä ja todettiin, että erityisjärjestelyjä tarvitaan ja tiedottamiseen on panostettava.

Kokous päätettiin klo 13.10.

Muistion vakuudeksi

Heidi Saaristo-Levin

MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN
MAANOMISTUS

- Planområdet
Kaava-alue
- Ägs av Pargas stad
Paraisten kaupungin omistuksessa
- Ägs av Finska staten
Suomen valtion omistuksessa
- Ägs av privata markägare
Yksityisten maanomistajien omistuksessa
- Ägs av Nordkalk Oy Ab
Nordkalk Oy Ab omistuksessa

